



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 4]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 6, 2000/पौष 16, 1921

No. 4]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 6, 2000/PAUSA 16, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 जनवरी, 2000

सं. प्रशुल्क/35/98-टीएएमपी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जल सर्वेक्षण शुल्क लगाने के भारतीय जल सर्वेक्षण के प्रस्ताव के संबंध में एक आदेश पारित करता है।

मामला सं० प्रशुल्क/35/98—टीएएमपी

भारतीय जल सर्वेक्षण

..... आवदेक

आदेश

(3 दिसम्बर, 1999 को पारित किया गया)

यह मामला आईएमओ/आईएचओ विनियम के अन्तर्गत भारत सरकार के मुख्य जल सर्वेक्षक द्वारा आवश्यक नौसंचालन सुरक्षा सर्वेक्षणों से संबंधित प्रचालन व्यय की वसूली के लिए भारत सरकार के मुख्य जल सर्वेक्षक से प्राप्त अनुरोध से संबंधित है।

2. रक्षा मंत्रालय ने इस व्यय की वसूली के लिए निम्नलिखित विकल्पों का सुझाव दिया है:—

- (i) मर्चेट नौवहन अधिनियम के अन्तर्गत भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा घोषित नौसंचालन नियमावली के अन्तर्गत, जहां नौसंचालन चार्ट और प्रकाशन किसी पोत द्वारा वहन किए जाने वाले उपस्कर का हिस्सा होते हैं।
- (ii) समुद्र में जीवन की सुरक्षा (सालोस) संबंधी सम्मेलन, 84 के प्रावधान के अन्तर्गत, जोकि मर्चेट नौवहन विनियमों का हिस्सा है, भारत आईएमओ सम्मेलन का एक हस्ताक्षरकर्ता है।
- (iii) प्रकाशगृह अधिनियम, 1927 (नौसंचालन सहायता के रूप में) के प्रावधान के अंतर्गत नौसंचालन चार्ट को "उपकरण" मानते हुए।
- (iv) सर्वेक्षण सेवा को "समुद्र संरक्षण और समुद्र प्रदूषण", जोकि भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के अन्तर्गत पत्तन देयताओं के संशोधन में एक अभिन्न संघटक है, का हिस्सा मानते हुए भारतीय पत्तन अधिनियम के अन्तर्गत पत्तन देयताओं को उत्तरोत्तर बढ़ाना।

3. आवेदक का यह प्रस्ताव है कि "पत्तन देयताओं" और "प्रकाश देयताओं" के समान टनभार आधार पर संबंधित पत्तन न्यासों द्वारा मर्चेट मैरीन पर शुल्क लगाया जाए। महापत्तनों द्वारा इस प्रकार एकत्र की गई राशि तत्पश्चात एक उपयुक्त प्रणाली द्वारा मुख्य जल सर्वेक्षक को अंतरित की जा सकती है।

4. सर्वेक्षण पोतों के बेड़े और जल सर्वेक्षण उपस्करों को तेजी से बढ़ती प्रौद्योगिकी के साथ लगातार आधुनिक बनाना आवश्यक होता है। तथापि, संसाधनों की कमी के कारण 120 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की सीमा तक धन की आवश्यकता को पूरा करने में लगातार कठिनाइयाँ आ रही हैं। इसलिए, उन्होंने मर्चेंट मैरीन से जल सर्वेक्षण शुल्क लगाकर विभाग के आत्मनिर्भर बनने के लिए धन जुटाने का अनुरोध किया है। "प्रकाश देयताओं" और "पत्तन देयताओं" पर कमशः भारतीय प्रकाश गृह अधिनियम, 1927 और महापत्तन अधिनियम, 1963 के अंतर्गत पहले से शुल्क लगाया जा रहा है। भूतल परिवहन मंत्रालय की जल सर्वेक्षण समिति ने 1995, 1996 और 1997 में आयोजित अपनी वार्षिक बैठकों में एक उपयुक्त प्रणाली के माध्यम से जल सर्वेक्षण शुल्क लगाने की आवश्यकता पर बल दिया है और इसके लिए भूतल परिवहन मंत्रालय से अनुरोध किया है। यह शुल्क महापत्तनों द्वारा, उनके द्वारा प्रहस्तन किए गए कार्गो के टनभार के आधार पर वसूल किया जा सकता है। इस प्रकार वसूल की गई राशि को मुख्य जल सर्वेक्षक के यहां उनके द्वारा प्रयोग के लिए जमा की जा सकती है।

5. यह प्रस्ताव सुविधा के प्रयोक्ताओं सहित महापत्तन न्यासों को परिचालित किया गया था, उनसे प्राप्त टिप्पणियों को नीचे संक्षेप में दिया गया है:—

आईएनएसए

- (i) टीएएमपी इस मामले पर कार्रवाई करने के लिए प्राधिकृत नहीं है।
- (ii) पत्तन सर्वप्रथम एनएचएस के कार्य को अपने क्षेत्राधिकार में लाना स्वीकार करेंगे और केवल तत्पश्चात लागत को अपने खाते में शामिल करेंगे, यदि ऐसा पहले नहीं किया गया है।
- (iii) एनएचएस से संबंधित लागत सामान्य राजस्व अर्थात् उनकी सेवाओं के प्रमुख प्रयोक्ता रक्षा मंत्रालय के बजट के अंतर्गत रहनी चाहिए।
- (iv) यदि वे रक्षा से भिन्न एक प्रमुख "राष्ट्रीय सुविधा" बनाना चाहते हैं, तब उन्हें इसे सांविधिक तौर पर शामिल करने के लिए स्वीकृति अवश्य प्राप्त करनी चाहिए।

सीएसएलए

- (i) वे इस प्रस्ताव के बिल्कुल विरुद्ध हैं। इसके अलावा, जहाजरानी उद्योग ऐसे प्रभारों को शामिल करने की स्थिति में नहीं हैं।
- (ii) उन्हें पता चला है कि डच सरकार जल सर्वेक्षण प्रणालियों को सुधारने के लिए सहायता प्रदान कर रही है। इसलिए, सरकार के लिए मर्चेंट मैरीन पर एक नया प्रभार लगाने का प्रस्ताव करना उचित नहीं होगा।

महानिदेशक (नौवहन)

राष्ट्रीय जल सर्वेक्षण कार्यालय प्रकाश देयताओं की हिस्सेदारी की संभावनाओं का पता लगाने के लिए महानिदेशक, प्रकाश गृह और प्रकाश पोत के साथ वार्तालाप आरंभ कर सकता है, जोकि नौसंचालन सहायता प्रदान करने और रखरखाव करने के लिए उनके द्वारा नियमित आधार पर वसूल की जाती है।

6. पत्तन न्यासों ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं:—

पारादीप पत्तन न्यास

इस प्रस्ताव से समुद्री भाड़े में वृद्धि होगी, जिसके परिणामस्वरूप विश्व बाजार में भारतीय वस्तुओं की प्रतिस्पर्धात्मकता कम हो जाएगी और भारत में उपभोक्ता उत्पादों के मूल्य प्रभावित होंगे। यह पता लगाना भी आवश्यक है कि क्या कोई अन्य मैरिटाइम देश ऐसी सेवाओं के लिए देयताएं वसूल कर रहा है।

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास

चूंकि, यह मुद्दा सभी महापत्तनों के लिए साझा है, इसलिए उन्होंने यह मामला भारतीय पत्तन संघ को एक सर्वसम्मत नीति तैयार करने के लिए भेज दिया है।

कोचीन पत्तन न्यास

जल सर्वेक्षक द्वारा तैयार किए गए चार्ट मूल्य आधारित दस्तावेज हैं। ब्रिटिश एडमिरलिटी द्वारा तैयार किए गए ऐसे चार्टों का कोई मूल्य वसूल नहीं किया जाता। इसके अलावा, इसे पोत के जीआरटी से संबद्ध करना तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि पोत के जीआरटी की तुलना में प्रकाशन प्रभारों के सर्वेक्षण की कोई सुसंगतता नहीं है। इस प्रकार की लेवी की वसूली के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम और भारतीय पत्तन अधिनियम में भी कोई प्रावधान नहीं है। यदि यह प्रस्ताव लागू किया गया तो पत्तन यातायात प्रभावित हो सकता है।

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास

उन्होंने मैरिटाइम देशों द्वारा अपनाई जाने वाली प्रक्रिया उपलब्ध कराने का अनुरोध किया है।

मर्मुगांव पत्तन न्यास

ऐसे प्रस्ताव से इस पत्तन से लौह अयस्क के निर्यात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, क्योंकि यह एकल वस्तु वाला पत्तन है।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

जेएनपीटी को यह प्रस्ताव स्वीकार्य नहीं है। महापत्तन न्यास अधिनियम सरकारी विभागों द्वारा किए जाने वाले किसी वित्तपोषण को लेवी करने का अनुमोदन नहीं करता। इस मुद्दे पर रक्षा, भूतल परिवहन और वित्त मंत्रालय के बीच विचार-विमर्श किया जा सकता है। यह स्कीम महापत्तनों के लिए हानिकारक होगी, क्योंकि यह शुल्क लघु पत्तनों अथवा स्थापित किए गए जा रहे नए निजी पत्तनों पर लेवी किए जाने का प्रस्ताव नहीं है।

मुंबई पत्तन न्यास

एनएचएसआई द्वारा दी जा रही सेवा का एमबीपीटी द्वारा उपयोग नहीं किया जा रहा है। इसे

देखते हुए एमपीबीटी में आने वाले किसी भी पोत पर इस संबंध में कोई विशेष लेवी नहीं लगाई जानी चाहिए, क्योंकि (क) विश्व भर में कहीं भी ऐसा प्रभार नहीं लगाया जा रहा है, (ख) नौवहन की सामान्य लागत और भाड़े की दरों में वृद्धि हो जाएगी और, और (ग) इसका भारतीय पत्तनों में आने वाले पोतों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

7. दिनांक 23 जून, 99 को आयोजित मैरिटाइम राज्य विकास परिषद् (एमएसडीसी) की बैठक में भी इस विषय पर चर्चा की गई थी। यह सिफारिश की गई थी कि ऐसा शुल्क लगाने और वसूल करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1908 की धाराओं 33 और 36 में संशोधन किया जाए। इसलिए, इस प्राधिकरण ने इस मामले पर प्रगति/वर्तमान स्थिति के बारे में हमें अवगत कराने के लिए अनुरोध करते हुए भूतल परिवहन मंत्रालय को 30 अगस्त, 99 को एक पत्र भेजा था, क्योंकि सरकार इस विषय पर नीतिगत निर्णय लेने की प्रक्रिया में है।

8. अपने उत्तर में भूतल परिवहन मंत्रालय ने जल सर्वेक्षण देयताओं को एक अलग लेवी के रूप में अथवा पत्तन देयताओं के एक भाग के रूप में भारतीय पत्तन अधिनियम में शामिल करने की संभावना पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। मंत्रालय ने सचिव, भूतल परिवहन मंत्रालय को मुख्य जल सर्वेक्षक, भारत सरकार द्वारा लिखे गए पत्र को अग्रेषित किया है, जिसमें प्रस्तावित नए भारतीय पत्तन अधिनियम, 1999 में जल सर्वेक्षण शुल्क लगाने को शामिल करने के लिए मंत्रालय से अनुरोध किया गया है।

9. जल सर्वेक्षण शुल्क/नौसंचालन सुरक्षा शुल्क लगाने से संबंधित मामला 10 दिसंबर, 99 को आयोजित प्राधिकरण की बैठक में एडीबी परामर्शदाता द्वारा अपनी प्रस्तुति के दौरान उठाया गया था। श्री पैमी अरोड़ा, प्रमुख एडीबी परामर्शदाता ने प्राधिकरण को सूचित किया है कि विश्व का कोई भी पत्तन जल सर्वेक्षण शुल्क को प्रशुल्क के भाग के रूप में नहीं लगाता। तथापि, रशियन समुद्र पत्तन प्राधिकरण के मामले में परिवहन मंत्रालय भी लाइसेंस/नौसंचालन सुरक्षा की जांच करता है।

10. इस मामले की जांच पड़ताल के दौरान एकत्र सूचना की समग्रता और समग्र ध्यान देने के आधार पर इस मामले पर विस्तृत चर्चा की गई और प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर बल देने का निर्णय किया गया कि इस संबंध में सरकार को नीतिगत निर्णय लेना है कि क्या जल सर्वेक्षणों का वित्तपोषण सरकार द्वारा अपने संसाधनों से अथवा किसी विशेष उपकरण (पत्तनों द्वारा वसूल किया जाने वाला) द्वारा किया जाना चाहिए। यह स्वीकार किया गया कि यह मद प्रशुल्क पर प्रभार नहीं हो सकती।

11. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों को देखते हुए आवेदन को रद्द किया जाता है और मामला बंद किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असाधारण/143/99]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 6th January, 2000

No. Tariff/35/98-TAMP.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby passes an order on the proposal of the Hydrographic Survey of India to levy of a hydrographic fee as in the Order appended hereto.

Case No. Tariff/35/98-TAMP

**The Hydrographic
Survey of India**

Applicant

ORDER

(Passed on this 3rd day of December 1999)

This case relates to a request received from the Chief Hydrographer to the Government of India for recovery of operating expenditure connected with essential navigation safety surveys by the Chief Hydrographer to the Government of India under the IMO/IHO Regulation.

2. The Ministry of Defence have suggested the following options for recovery of the expenditure:

- (i). Under the Navigation Rules promulgated by the Ministry of Surface Transport under the Merchant Shipping Act, where the Navigation Charts and Publications forms part of the equipment required to be carried by a ship.
- (ii). Under the provision of Safety of the Life at Sea (SALOS) Convention 84 which forms part of the Merchant Shipping Regulations, India being a signatory to the IMO Convention.
- (iii). By construing the Navigational Chart as an 'apparatus' under the provision of Lighthouse Act 1927 (as a Navigational aid).
- (iv). By increasing the Port Dues progressively under the Indian Ports Act construing the Hydrographic Service as a part of the 'Marine conservancy and marine pollution' which has integral component in revising port dues under Indian Ports Act 1908.

3. The proposal of the Applicant is to levy fees by the respective Port Trusts on the merchant marine on a tonnage basis similar to the 'Port Dues' and the 'Light Dues'. The amount so collected by the Major Ports can then be transferred to the Chief Hydrographer through a suitable mechanism.

4. The fleet of survey ships and hydrographic equipment are required to be modernised constantly to keep pace with the fast advancing technology. However, due to resource constraints, this is becoming increasingly difficult to meet the requirement of funds to the extent of Rs.120 crores per annum. They have, therefore, requested to generate funds to make the department self-sustaining by levying a Hydrographic fee from merchant marine. "Light dues" and "port dues" are already being levied under the Indian Light House Act, 1927 and the MPT Act, 1963 respectively. The Hydrographic Survey Committee of the MOST at its annual meetings in 1995, 1996 and 1997 has reiterated the need and requested the MOST to levy a Hydrographic fee through a suitable mechanism. This fee can be realised by the Major Ports based on the tonnage of cargo handled by them. The amount so recovered can be credited to the Chief Hydrographer for utilization by them.

5. The proposal was circulated to the Major Port Trusts including users of the facility, the comments received are summarised below :-

INSA :

- (i). TAMP is not authorised to deal with the matter.
- (ii). Ports shall first accept NHS's work to be within their purview and then only include cost on their account if not already being done.
- (iii). Cost for NHS must continue to be under general revenue viz. the budget of the Defence Ministry which is the principal user of their services.
- (iv). If they insist to be predominantly a "National Facility" other than for defence, then, they must so obtain a clearance from the Parliament for incorporating it statutorily.

CSLA :

- (i). They are firmly opposed to the proposal. Moreover, the Shipping Industry is not in a position to absorb such charges.
- (ii). They have learned that the Dutch Government was providing aid to India for improving hydrographic survey systems. As such, it would not be appropriate for the Government to propose a new charge to the merchant marine.

DG (Shipping) :

The National Hydrographic office may initiate dialogue with the Directorate General of Lighthouse and Lightships to explore possibilities of sharing light dues which is collected by them on a regular basis for providing and upkeep of navigational aids.

6. The Port Trusts have made the following comments :

Paradip Port Trust :

The proposal will increase the ocean freight which may result in reduced competitiveness of Indian goods in World market and affect the price of consumer products in India. It is also necessary to ascertain whether any other Maritime Nation is charging dues for such services.

New Mangalore Port Trust :

Since the issue is common to all Major Ports, they have referred the matter to the Indian Ports Association to evolve a consensus policy.

Cochin Port Trust :

Charts prepared by the Hydrographic Survey are priced documents. Such charts prepared by British Admiralty are not charged. Moreover, there is no rationale in linking this to the GRT of the vessel as there is no relevance with the survey of publication charges vis-à-vis GRT of the vessels. There is also no provision in the MPT Act and Indian Ports Act for collection of such a levy. The proposed if applied may affect port traffic.

Visakhapatnam Port Trust :

They have requested for furnishing procedure being followed by the Maritime Nations.

Mormugao Port Trust :

Such move will adversely affect export of iron ore from the Port, it being a mono-commodity port.

Jawaharlal Nehru Port Trust :

The proposal is not acceptable to JNPT. The MPT Act does not approve of levying of any financing by Government Departments. The issue may be discussed between Ministries of Defence, Surface Transport and Finance. The scheme will be detrimental to the Major Ports, as the fee is not proposed to be levied from the Minor Ports or new private ports that are coming up.

Mumbai Port Trust :

A Service rendered by the NHSI are not availed of by the MBPT. In view of this the vessel calling at the MBPT should not be subjected any specific levying in this connection as (a). such a

charge is not levied anywhere in the World; (b). general cost of shipping and freight rates would go up; and, (c). it would have adverse impact on ships calling at Indian Ports.

7. This subject was also discussed in the Maritime State Development Council (MSDC) meeting held on 23 June 99. It was recommended to amend Sections 33 and 36 of the MPT Act 1908 to levy and collect such a fee. The Authority, therefore, sent a communication on 30 August 99 requesting the MOST to apprise us about the development/present position as the Government has been in the process of taking a policy decision on this subject.

8. In reply, the MOST has requested us to consider the feasibility of inclusion of the Hydrographic dues either as a separate levy or as a part of port dues in the Indian Ports Act. The Ministry has forwarded letter written by the Chief Hydrographer to the Government of India to the Secretary, MOST requesting the Ministry to include the levying of hydrographic fees in the proposed new Indian Ports Act 1999.

9. The matter relating to levy of Hydrographic fee / navigation safety fee was raised during the presentation made by the ADB Consultants in the Authority's meeting held on 10 November 99. Shri Pamy Arora, the Principal ADB Consultant informed the Authority that none of the World ports levy Hydrographic fee as a part of the tariff. However, in the case of Russian Sea Port Authority, the Ministry of Transport also looks into licence / navigation safety.

10. With reference to the totality of information collected in the processing of this case, and based on a collective application of mind, the case was discussed in detail and it was decided to reiterate the stand taken by the Authority that it was for the Government to take a policy decision about whether Hydrographic Surveys should be funded by the Government from out of its resources or through a special cess (to be collected by the ports). It was held that this item could not be a charge on tariffs.

11. In the result, and for the reasons given above, the application is rejected and the case is closed.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Ext.y./143/99]

74 GE/2000-2.

The Port has invested a huge sum of money in procuring these equipments for cargo handling operations. Hence, use of private cranes cannot be permitted when the Trust cranes are available, since it will result in loss of revenue and idling of Trust equipment and labour. That being so, the representation of the TIL cannot be justified.

8. Based on the records available, the following points emerge for consideration:

- (i). Whether the crane charges for handling of HR Coils is really so widely variant between the MBPT and the CHPT as alleged.
- (ii). Whether the use of private cranes is to be allowed/introduced at the CHPT as in the case of the MBPT. If necessary, the CHPT can take a percentage of 'levy' as is being done in the case of deliberate non-use of heavy lift cranes by ships having derrick cranes.
- (iii). Whether use of the CHPT cranes can be limited to being 'partial' in the sense that it can be used for 'stacking' purposes whereas private cranes can be hired for 'delivery to trailer'.
- (iv). Whether use of private cranes at the CHPT is to be allowed/introduced if the CHPT cranes are not available.
- (v). Whether the TIL can take 'direct' delivery (from ship to trailer) so as to avoid the 'stacking' operation to reduce the cost.
- (vi). Whether the TIL can take on lease port land for stacking the coils for staggered despatch to the factory.
- (vii). Whether HR Coil is to be treated as a raw material and charged at lower rate on a unit basis.

9. Based on the records available, the totality of information collected during the proceedings of the case, and a collective application of mind, the following position emerges seriatim:

- (i). The TIL have agitated this issue in their application. They have reiterated the point in their communication dated 28 November 99. The SCI have also given some information to show that the rates in Mumbai are by far cheaper. But, the comparative details of costs furnished by the CHPT project a totally different picture. The rates at the CHPT are in fact cheaper. Possibly, there has been a mix up of comparing the rates of electric quay cranes of one port with the rates of heavy lift cranes of another.

Significantly, the CHPT has obtained the relevant details about private crane operations from the MBPT itself. The authenticity of information furnished, therefore, cannot be in question. And, in spite of being given a copy of these details, the TIL has not specifically countered them. In the circumstance, it has to be held that the basic premise of the application does not appear to be valid.

- (ii). The demand is that the CHPT must allow use of private cranes as is being done by the MBPT. The CHPT's contention is that its cranes are easily available and cannot be left to idle. The heavy investments made by the port in the procurement of these cranes have to be recovered by full use of the cranes.

One objection raised by the TIL at the joint hearing was that, in the absence of smaller cranes, users are compelled to hire heavy duty cranes of the CHPT and pay more. This has been countered by the CHPT with the information that they are in the process of replacing six old Wharf Electric Cranes (capacity range 8-13 MT) and procuring 3 new 20 MT Wharf Electric Cranes of Gantry type. The new cranes have been received and are likely to be operational any time now.

As regards charging a percentage levy in cases of permission to hire private cranes, the CHPT has questioned the validity of comparing use of ship's derrick cranes with use of (shore-based) private cranes. The logic of this contention is not very clear; at any rate, it is not very forceful. Whether it is a case of paying more for chartering a ship with derrick cranes or a case of paying extra for hiring private cranes, the implication for the ship is common in the sense of bearing additional burden. What is more relevant, therefore, is the question of 'availability' of the port's cranes.

- (iii). In the light of what has been stated with reference to (ii) above, the question about 'partial use' of the port's cranes has been discounted by the CHPT. According to them, if the port's crane is available, it must be used for both activities. This seems to be a reasonable contention.
- (iv). The TIL demand is about permitting use of private cranes irrespective of whether or not the CHPT cranes are available. In the light of what has been stated by the CHPT with reference to (i) and (ii) above, this does not obviously appear to be reasonable. As has been rightly observed by the SCI, the working procedures at different ports are variant and cannot be compared on surface considerations. It will be more logical and reasonable to demand that private cranes shall be allowed if port's cranes are not available. The CHPT has

confirmed that, when the port is not in a position to supply the cranes, use of private cranes is allowed. It is possible that, as it became evident in another case relating to ULAI, the CHPT reference to 'cranes not being available' is limited to circumstances of their being out of order. In the other ULAI case, to get over this ambiguity, the Authority had decided that cranes will be deemed to be not available if they are out of order or (even) if they are engaged by other parties. The Authority adopts the same stand in this case also.

- (v). As regards taking 'direct' delivery, the TIL have clarified that, to be practical and economical, it will have to be subject to several conditions involving the Customs also. As can be discerned from the conditions listed, pursuing this proposition is likely to be only a theoretical exercise; it does not appear to be a viable alternative.
- (vi). As regards taking on lease port land for stacking coils for staggered despatch to the factory, the TIL has stated that it will not be economical to do so as this activity involves double work and as it also involves land rent, insurance, private cranes charges, and additional transport charges. Altogether, the extra cost to be incurred in this alternative will be much more than the cranes payable to the CHPT. That being so, this will not also be a viable proposition.
- (vii). This is not an issue raised in the original application. This came up incidentally at the joint hearing with reference to the demand for change in the 'unit' of costing. The CHPT has responded by saying that, since the Scale of Rates recognises HR Coil separately, it cannot be treated either as machinery (which is charged on *ad valorem* basis) or as raw material (which is charged on unit basis). In the light of this emphatic rebuttal, it may not be worthwhile pursuing this proposition.

10. In the result and for the reasons given above, the request of M/s. Tube Investments of India Limited regarding use of private cranes in the CHPT is rejected subject to the minor modification described in para 9 (iv) above.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Ext./143/99]

